Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10752

14. 05. 98

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Halo Saibold, Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Arbeitsplätze an deutschen Flughäfen

Mitte April 1998 machte der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, deutlich, daß er binnen „relativ kurzer Zeit rund 100 000 neue Arbeitsplätze" an den deutschen Flughäfen erwartet: „Wenn man den Flughäfen Platz zum Investieren und Entwikkeln läßt, werden sie zu Job-Maschinen" (Deutsche Verkehrszeitung, 16. April 1998).

Bedenkenswert sind auch die Äußerungen des Bundesministers für Verkehr, die er im selben Zusammenhang zu den Bedenken gegen eine Erweiterung des Frankfurter Flughafens mittels einer neuen Landebahn äußerte: „Man darf auf keinen Fall die Entwicklung mit einem ‚vorgestrigen Müsli-Denken' erschweren." Da es in Deutschland aber überall Widerstände gegen die Erweiterung der Flughäfen und das bis heute ungehemmte Wachstum des Flugverkehrs gibt, dürfte das von Minister Matthias Wissmann kritisierte „Müsli-Denken" eine in Deutschland verbreitete „Zeiterscheinung" darstellen. Dieser Vorwurf trifft auch die sehr fundiert arbeitende „Bundesvereinigung gegen Fluglärm" und zahlreiche Wissenschaftler, die sich beispielsweise bei der Fluglärm-Anhörung des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages am 12. November 1997 für den Vorrang der Gesundheit vor den wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber ausgesprochen haben.

Untersuchungen zeigen inzwischen, daß die Arbeitsplatzeffekte von Flughäfen weit weniger hoch sind, als bisher in der politischen Diskussion angeführt wird. So mußte die nordrhein-westfälische Landesregierung nach Kleinen Anfragen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und CDU einräumen, daß sich die Gesamtzahl der direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätze der Flughäfen Düsseldorf, Köln-Bonn und Münster-Osnabrück nicht auf insgesamt 168 000, sondern nur auf rund 70 000 (Stand 1994) beläuft. Die Studie, auf die sich die Landesregierung bis dahin berufen hatte (Wilmer, Cutler und Pickering/WCP-Studie 1991), erweist sich nach korrigierter Ansicht auch der Landesregierung gegenüber neueren Berechnungen des Wuppertal-Instituts für

Klima, Umwelt und Energie (1997) als überholt. Weitere aktuelle Studien scheinen zur Situation in Deutschland derzeit nicht vorzuliegen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. a) Wie viele Arbeitsplätze gibt es gegenwärtig nach Kenntnis der Bundesregierung – differenziert nach den einzelnen Standorten und in Gesamtdeutschland – an deutschen Flughäfen?

   Welche dieser Arbeitsplätze sind

   — direkt,

   — indirekt und

   — induziert?

   b) Wie definiert die Bundesregierung dabei genau „direkte Arbeitsplätze", d. h. rechnen dazu z. B. Mitarbeiter der Flugsicherung und des Wetterdienstes, der Behörden, Konzessionäre und sonstiger Dienstleistungsunternehmen?

   c) Wie ergibt sich für die Bundesregierung die Zahl der indirekten und der induzierten Arbeitsplätze?

   Werden diese aufgrund von Multiplikatoren geschätzt, und wenn ja, welche Multiplikatoren setzt die Bundesregierung dabei an?

2. a) Wie wird sich nach Abschätzungen der Bundesregierung die Flughafen-Infrastruktur in Deutschland weiterentwikkeln?

   b) Wie wird sich die Zahl der Arbeitsplätze durch Erweiterungen der Flughäfen verändern?

   Auf welche Studien stützt die Bundesregierung dabei ihre Prognosen?

   c) Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, daß bei steigendem Passagier- und Frachtaufkommen Rationalisierungseffekte auftreten, die zu geringeren Arbeitsplatzeffekten führen?

3. Stimmt der Bundesminister für Verkehr den Aussagen zu, daß

   a) Flughäfen auch zur Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland führen,

   b) zahlreiche Arbeitsplätze in Deutschland, z. B. im Tourismusbereich (2 Mio. Arbeitsplätze), durch den subventionierten Flugverkehr (Kerosin- und Umsatzsteuerbefreiung) tendenziell gefährdet werden,

   c) Billigflugreisen im Vergleich zu Bahnfahrten und Urlauben in Deutschland (einschließlich des benachbarten Auslandes) zu billig sind, so daß letztere kaum konkurrieren können?

4. Wie sind nach Auffassung der Bundesregierung die Arbeitsplatzeffekte des Flugverkehrs im Hinblick auf den Tourismus zu bewerten, insbesondere

a) im Hinblick auf Arbeitsplätze in den innerdeutschen Reisegebieten,

b) im Hinblick auf das vom Tourismus abhängige Dienstleistungsgewerbe, bis hin zur Landwirtschaft, deren Produkte in florierenden Reisegebieten deutlich besser vermarktet werden können,

c) im Hinblick auf die Vermittlung von Reisen (Reisebüros)?

5. a) Inwieweit sind die in Frage 3 angesprochenen negativen Beschäftigungseffekte bislang bei einer wissenschaftlich fundierten Arbeitsplatzstudie zu den Flughäfen untersucht worden?

   Welche konkreten Studien liegen dazu vor?

   b) Hat der Bundesminister für Verkehr die negativen Beschäftigungseffekte von Flughäfen, die ganz offensichtlich – beispielsweise beim Inlandstourismus – ebenfalls existieren, bisher bereits berücksichtigt?

   c) Hält es der Bundesminister für Verkehr für möglich, daß negative Beschäftigungseffekte, die aufgrund von verlorengegangenen Arbeitsplätzen in der Summe die Zahl der durch Flughäfen geschaffenen Arbeitsplätze sogar übertreffen könnten?

6. Sieht auch die Bundesregierung die Gefahr, daß die im Flughafenumfeld regelmäßig positive Arbeitsplatzentwicklung ohne entsprechende wissenschaftliche Begleituntersuchungen zu sehr vereinfacht interpretiert werden könnte?

   Hält sie vor diesem Hintergrund neue Untersuchungen für notwendig, und hat sie gegebenenfalls selbst neue Studien in Auftrag gegeben?

   Liegen ihr Erkenntnisse über sonstige Studien vor, die möglicherweise derzeit in Arbeit sind?

7. Stimmt der Bundesminister für Verkehr unserer Auffassung zu, daß der Flugverkehr trotz des technischen Fortschritts hinsichtlich seiner Schadstoff-, Lärm- und CO_2-Emissionen, vor allem aber auch aufgrund seiner sehr hohen Wachstumsraten, nach wie vor im Hinblick auf den Umwelt-, Gesundheits- und Klimaschutz als sehr problematisch bewertet werden muß?

   Wenn nein, warum nicht?

8. Hält es die Bundesregierung für angemessen, daß der Bundesminister für Verkehr die Bedenken, die von mehreren Umweltverbänden, von Bürgerinitiativen und von Wissenschaftlern (u. a. des Umweltbundesamtes) gegen die Lärm- und ökologischen Belastungen des Flugverkehrs vorgetragen werden, als „Müsli-Denken" bezeichnet, und sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß solche Aussagen bei der betroffenen Bevölkerung den Eindruck erwecken können, in ihren Befürchtungen nicht ernst genommen zu werden?

   Wenn diese Gefahr nicht gesehen wird, warum nicht?

9. a) Wie bewertet die Bundesregierung die fast einhellige Meinung der Experten bei der Anhörung des Ausschusses für Verkehr zum Fluglärm am 12. November 1997, eine Novellierung des Fluglärmgesetzes von 1971 sei dringend erforderlich?
   b) Welchen konkreten Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung aufgrund dieser Anhörung?
   c) Wie sieht der Zeitplan der Bundesregierung für eine eigene Novellierung (oder andere Maßnahmen) aus?
   d) Welche konkreten Kriterien sieht die Bundesregierung für eine Novellierung?

10. a) Wie bewertet die Bundesregierung die augenblicklichen Voraussetzungen für eine Einführung der Kerosinsteuer auf EU-Ebene?
    b) Warum hat die Bundesregierung die Wiedereinführung der Kerosinsteuer trotz der jährlich entstehenden Milliardenverluste bis heute nicht zur „Chefsache" bei Verhandlungen auf EU-Ebene gemacht?
    c) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus mittlerweile zwei Studien (Institut für Umweltrecht, Studie von fünf EU-Staaten), welche die Einführung von Emissionsabgaben als politisch möglich und rasch realisierbar empfehlen, und wird die Bundesregierung gegebenenfalls die Einführung solcher Emissionsabgaben als Alternative zur Wiedereinführung der Kerosinsteuer weiterverfolgen?
    d) Bewertet die Bundesregierung das Züricher Modell der emissionsabhängigen Landegebühren als positiv, und wenn ja, durch welche Initiativen unterstützt sie deren Einführung auch an deutschen Flughäfen?
    e) Wird die Bundesregierung die deutsche EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 1999 dazu nutzen, die Wiedereinführung einer Kerosinsteuer oder die Erhebung von Emissionsabgaben des Luftverkehrs als einen Schwerpunkt ihrer Arbeit zu thematisieren?

11. Stimmt der Bundesminister für Verkehr unserer Auffassung zu, daß dem Schutz der Gesundheit der betroffenen Flughafenanwohner in jedem Fall der Vorrang vor den wirtschaftlichen Interessen der Flughäfen einzuräumen ist?

Bonn, den 14. Mai 1998

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Halo Saibold
Gila Altmann (Aurich)
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333